8e Année ✠ N° 368. ✠ 50 centimes. *Dans ce numéro, un hors-texte en couleur.* 29 Septembre 1905. ✠ Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

Abonnements :
Paris et Départements . . . 24 francs.
Etranger . . . . . 28 —
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

VAN DER STUYFT
Vainqueur du Bol d'Or.

Une nouvelle publication Pierre Lafitte en préparation : **Jeunesse !**

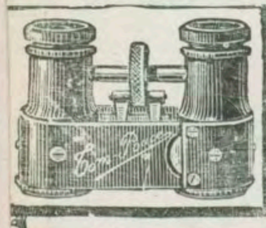
Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ✠ *Fermes et Châteaux* ✠ *Femina*
– *Musica* ✠ *La Vie au Grand Air*
9 et 11, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères
10-12 HP
et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie
INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR
108, Rue St-Maur, PARIS
Maison fondée en 1904.



A 20 kilom.
On voit
n'importe quel objet avec la
JUMELLE TOM-POUCE
INVENTÉE ET CONSTRUITE
par l'Ingénieur BALBRECK
137, Rue de Vaugirard -- PARIS
POIDS AVEC ÉTUI : 130 grammes
Prix : 30 fr. — Frais de poste et d'emballage : 75 cent.
BREVETÉE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER
DÉPÔTS DE VENTE DUVELLEROY, Éventailliste
35, Boulv des Capucines et 17, Passage des Panoramas.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Cigarettes ou la Poudre ESPIC

Pneumatiques-cuir
Samson
Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier PARIS
Adr. Télégr. Pneussans-
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève Londres, New-York, Vienne Milan.

Cycles SAVING
La grande Marque Nationale
est la monture préférée de tous les sportsmen
POULAIN, le grand triomphateur du Grand Prix de la Ville de Paris ; DORTIGNACQ, le gagnant moral de la Course du Tour de France (Etape Paris-Nancy) montent
la Bicyclette SAVING Modèle Poulain
QUALITÉ, DOUCEUR, VITESSE
se trouvent réunis dans les incomparables
Cycles Saving
13, rue Corbeau, PARIS
En vente chez PASQUIER, recordman du monde, avenue de la République, PARIS

CYCLES Perless
PERFECTION IDÉALE
Motocyclette 3 ch. 1/2
DEMANDEZ CATALOGUE ET REPRÉSENTANT
USINES ET BUREAUX :
14, RUE DE LA VÉGA - PARIS

LA PLUS BELLE COLLECTION DE *Cartes Postales Illustrées*
SE TROUVE 9, AVENUE DE L'OPÉRA ELLE EST CONNUE DE TOUS LES COLLECTIONNEURS

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de BESANÇON
Cie du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
Envoi à l'essai de MONTRES PLATES, non magnétique.
CHRONOMÈTRE à ancre
Boîte Acier 25f ; Vieil Argent 30f ; Argent 35f
Boîte Plaqué Or à 80 gr 55 fr. ; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUE-OR en relief fixe sur la Boîte GRATUITEMENT

La Semaine Comique par Henriot.

— Ah! mon Dieu... et moi qui n'ai seulement pas de parapluie!
— Tu vois combien il est utile d'apprendre à traverser Paris a la nage!

— Je vais sortir en auto...
— Il a tellement plu, tout à l'heure, qu'il y a tant d'eau sur la route que Monsieur ferait peut-être mieux de prendre son canot automobile!

— Vous voyez, j'ai fait tellement de marche cet été que ma graisse est tombée...
— Je le vois... elle est même tombée dans les mollets de Monsieur!

— C'est curieux, tous les lièvres, je les rate!
— On voit bien, docteur, que ce ne sont pas des clients!

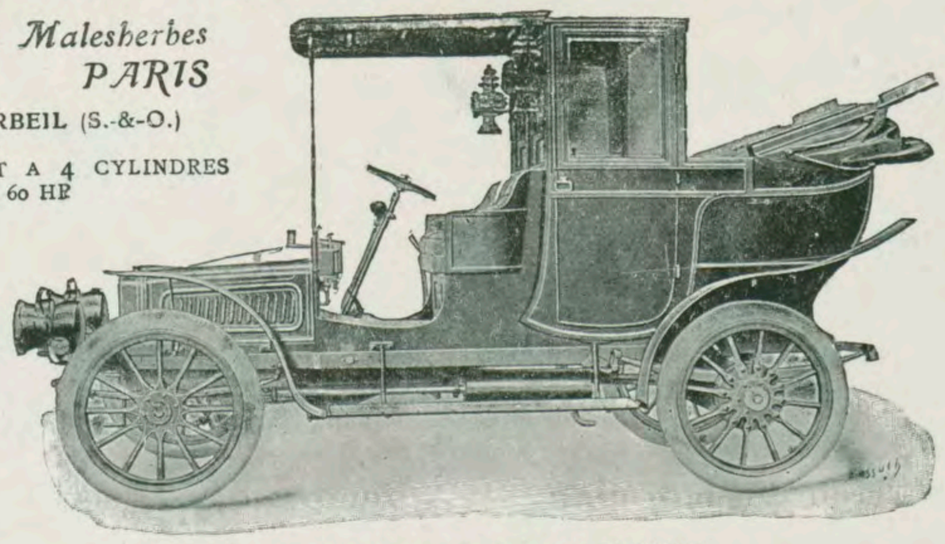
ONGUENT ROUGE MÈRE
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes
Effet gradué à volonté
La Boîte avec Brochure franco
3f,50

P. MÈRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS
LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux
La Bouteille : 5f
franco en Gare : 5f,60.
EMBROCATION MÈRE

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 3 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

Automobiles DECAUVILLE
13, Boulevard Malesherbes PARIS
TÉLÉPHONE 119-3c
USINES A CORBEIL (S.-&-O.)
VOITURES A 2 ET A 4 CYLINDRES de 12 à 60 HP
OMNIBUS
MOTEURS POUR CANOTS AUTOMOBILES
CHASSIS BLINDÉS brevetés
CHEMINS DE FER fixes et portatifs
AUTOMOTRICES sur rails



LANDAULET OUVERT DEÇAUVILLE

MOTO NAPHTA

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.
PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

Imitation parfaite ayant l'éclat et la dureté du vrai diamant.
Le métier des compresses contrefaçons
Exiger la fausture avec le nom.
DIAMANT LERE-CATHELAIN
Seules Maisons de Vente
21, Boulv Montmartre ; 97, Boulv Sébastopol
Catalogue B illustré franco.

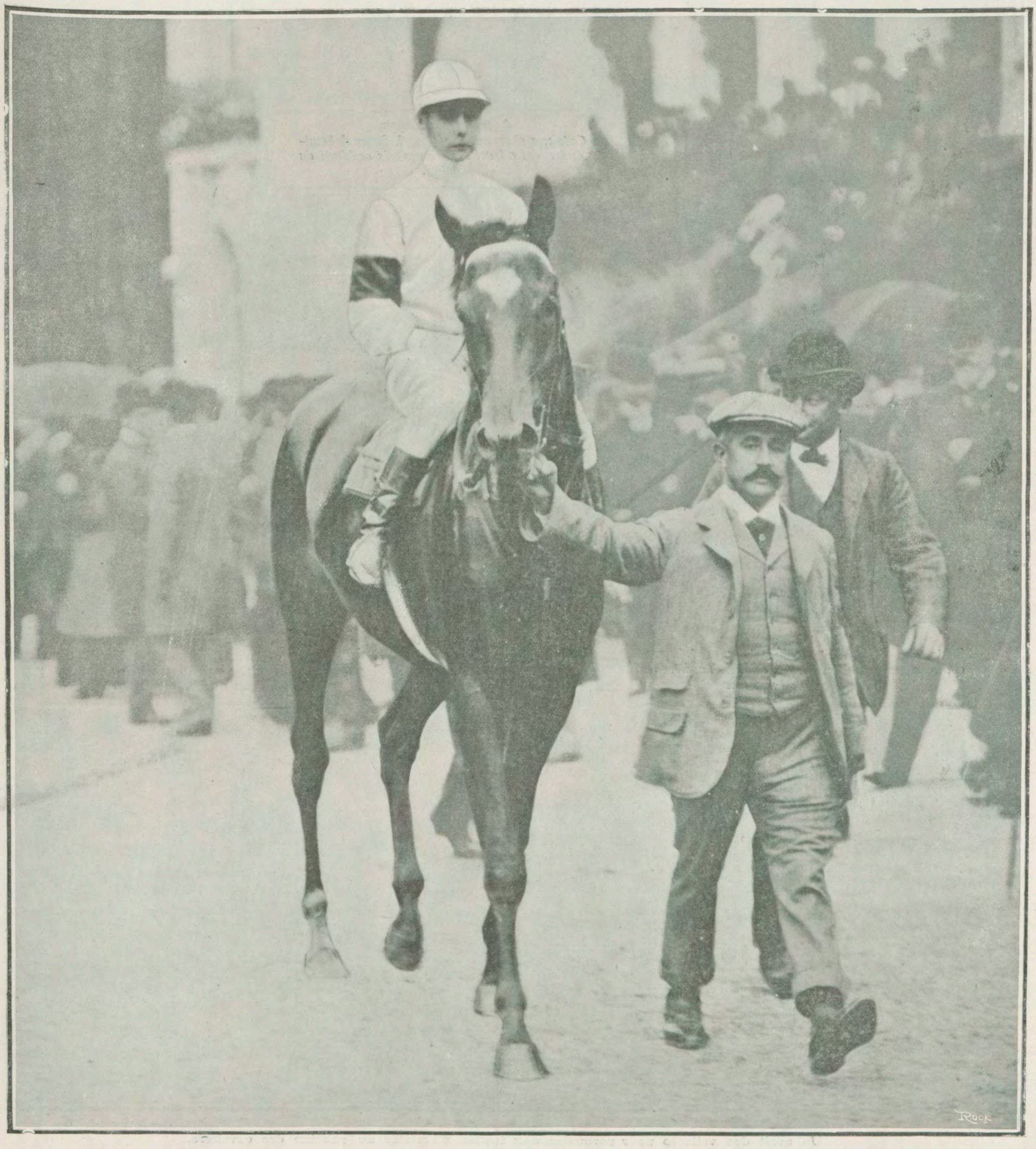
SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe
Liquides astringents
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, fauh. St-Honoré, Paris

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~~~~~~~~~~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

29 Septembre 1905. — N° 308
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~~ 2 fr.
La Page ~~~~~~~~~~~~~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~~~~~~~~~~~~ 750 fr



LA RENTRÉE DE *PRESTIGE*, LE VAINQUEUR DU GRAND CRITÉRIUM

Le Grand Critérium (30.000 fr. — 1.600 m. environ) réunit chaque année à Longchamp l'élite des 2 ans. Cette épreuve est revenue, dimanche dernier, à Prestige, qui battait nettement d'une encolure Blue-Fly sur le poteau. Le poulain de M. Vanderbilt a été mené à la victoire par J. Ransch.

Le Rallye de la Société des Drags à Chantilly

A travers champs.
Cavaliers et amazones suivent le baron de Saint-André qui a tracé le parcours très accidenté du Rallye.

Le mail de M. Tardiveau.
Toute une file de voitures suit les cavaliers. ci-dessus nous voyons le mail de M. Tardiveau à la traversée de Luzarches.

Mme Kraft au saut de la rivière.
Mme Kraft en train de sauter la rivière, qui a 5 mètres de largeur, un sérieux obstacle : 3 mètres d'eau plus 2 mètres de fagots.

Un arrêt des voitures pour permettre aux invités d'assister au passage des cavaliers.

La semaine dernière avait lieu, aux environs de Luzarches, le rallye organisé par la Société des Drags de Chantilly. Le rendez-vous était au carrefour de Chauvigny. Le parcours, très accidenté et semé d'obstacles de toutes natures : haies, rivières, etc., avait été tracé par le baron de Saint-André, qui précédait cavaliers et amazones ; parmi ceux-ci citons : MM. de Salverte, de Valroger, de Fontarce, comte d'Yanville, prince de Broglie, Me Balézeaux, notaire à Chantilly, Mmes Gardin, Kraft. Pendant que les concurrents galopaient à travers champs, les invités suivaient par les routes en voitures, M. et Mlle Tardiveau, Mme Renard, baronne de Nervo, baronne de St-André, comtesse d'Ideville, baron et baronne Davillier, Mme et Mlle de Savignies. Après le rallye, un goûter a été servi au Moulin de Luzarches.

ALPHONSE TELLIER

M. Dumien,

Le plus « coté » des donneurs dans son cabinet de travail. Si le pari au livre est mort, M. Dumien a d'autres cordes à son arc.

ADIEU, OU AU REVOIR ?

Reverrons-nous les bookmakers le 1er octobre ? ⌀ Un cas qui ne tombe pas sous l'application de la loi ⌀ On ne punit que le délit d'habitude ⌀ Les bookmakers propriétaires ⌀ ⌀

Depuis le 3 septembre — malgré la prédiction qui en fut faite — les courses vivent sans messieurs les bookmakers, et messieurs les bookmakers vivent sans les courses. A vrai dire, depuis la suppression des piquets, il n'y avait plus de bookmakers, la profession n'existait plus, il y avait des joueurs contre, ou pour mieux dire, des donneurs. D'un trait de plume, le ministre de l'Agriculture — avec l'approbation des dirigeants de nos sociétés de courses — a supprimé pari au livre et donneurs, car le pari au livre exige des donneurs.

Pourquoi cette suppression ? pourquoi cette mesure radicale, à laquelle il fallait s'attendre, du reste ? C'est que si les piquets ne se dressaient plus dans l'enceinte du pesage ou au milieu de la pelouse nous étions revenus aux beaux jours du pari à tout venant. Or la loi de 1891 est formelle, elle n'autorise que les paris entre particuliers se connaissant. On peut « ergoter » sur le texte de loi, et les donneurs peuvent affirmer qu'ils connaissaient tous leurs clients absolument comme un patron ou un gérant de brasserie connaît les habitués qui viennent chaque jour, ou presque, prendre leur apéritif. Les donneurs, qu'ils s'appellent Dumien, Langellé, Mathyssen, Hemendinger, Tible ou Jahn, avaient leur clientèle très fidèle ; mais ces clients n'étaient point toujours de vieilles connaissances. Un rabatteur ou un ami client présentait un néophyte, et il était enrégimenté, c'était un nom de plus à inscrire sur le... livre. Or, la loi est formelle : « Quiconque, en quelque lieu ou sous quelque forme que ce soit, aura exploité le pari sur les courses de chevaux en offrant à tous venants de parier... »

Ces nouveaux clients peuvent être compris dans les tous venants, et voilà pourquoi M. Ruau a sévi.

Sur les champs de courses et ailleurs vivaient grassement une nuée de ces rabatteurs qui enlevaient de nombreux clients au mutuel officiel. Aujourd'hui ils sont revenus aux guichets, et demain peut-être nous reverrons les donneurs, si ces messieurs le veulent, ou si certains gros joueurs-propriétaires intercèdent en leur faveur, ce qui pourrait bien arriver.

Les propriétaires qui jouent gros jeu sont assez nombreux ; or il leur est difficile, — sinon impossible de venir au champ de courses avec un matelas de billets bleus — le mutuel ne faisant pas crédit. — Alors ?

Je crois qu'il y a un malentendu — peut-être intentionnel — entre le ministre de l'Agriculture et le ministre de l'Intérieur. M. Ruau a dit : « Supprimons le pari au livre ». M. Etienne a interprété : « Le seul pari légal est le pari mutuel ; tout autre genre de pari est interdit. »

Or, il est inadmissible que M. X., propriétaire, ne puisse parier sur la chance d'un de ses chevaux, avec M. Y., autre propriétaire.

M. Hennion, le très sympathique commissaire chargé de la surveillance des champs de courses, a prévenu les donneurs qu'il sévirait contre un délit d'habitude, et tous furent effrayés. Mais en somme, il n'y a là rien que de très légal, et M. Hennion a donné à entendre aux anciens bookmakers qu'eux surtout, il aurait pu ajouter, eux exclusivement étaient visés. Le cas suivant pourrait très bien se présenter : Ruddock, l'excellent entraîneur d'obstacles, avait l'habitude de jouer principalement pendant la course ; au saut de la dernière haie encore il prenait et offrait des chevaux, si un ami à lui, au moment où il s'écrie : « Je prends deux La Briante », lui répond : « Tenu » ; et qu'à l'épreuve suivante le même fait se reproduise, M. Hennion sévira-t-il ? Cela me paraît bien improbable, car Ruddock n'aura pas fait acte de bookmaker, et le pari n'aurait pu être fait au mutuel.

Les bookmakers au pesage en Angleterre.
Les bookmakers sont tolérés sur les champs de courses anglais. Ce sont de vrais banquiers, qui acceptent des sommes formidables.

Les bookmakers sur la pelouse, en Angleterre.
Les baraques du Mutuel sont remplacées par les piquets des bookmakers, qui acceptent depuis un shilling à une livre et même plus.

Jusqu'au 1er octobre, messieurs les donneurs ont décidé de bouder les hippodromes, ceux qui avaient des chevaux de courses ont liquidé leurs écuries, — ceux-là n'ont guère confiance dans le *modus vivendi* attendu par les autres.

On ne peut guère reconnaître la profession de bookmaker, donc ce n'est pas au revoir que nous leur avons dit, mais adieu. Cependant comme le pari à crédit sera un jour ou l'autre nécessaire à certains gros propriétaires, on laissera les propriétaires parier entre eux ; il n'y aura plus de cote, on n'entendra plus ces commis à mine patibulaire crier : « La cote du pesage, la une ! la deux ! » et nous reverrons, comme nous avons vu après la promulgation de la loi de 1891, le propriétaire bookmaker. Mais ce ne sera plus le propriétaire bookmaker de l'ancien temps, celui dont « le cheval lisait la cote avant de partir » et tout sera pour le mieux dans le monde des courses. Les donneurs, en tant qu edonneurs — auront disparu, — nous aurons été débarrassés des commis, des arbitragistes et des parasites des bookmakers, les petits et moyens joueurs auront repris le chemin des baraques du mutuel et peut-être que les sociétés de courses donneront à ceux qui feront courir comme à ceux qui entraînent et à ceux qui montent les chevaux de courses, une licence.

La vérité est que les donneurs avaient un peu abusé de la tolérance et on les accusait en haut lieu d'être les bailleurs de fonds ou plutôt les écumeurs des fonds déposés dans les multiples agences clandestines qui, disséminées dans Paris, ont poussé comme des champignons sur le fumier.

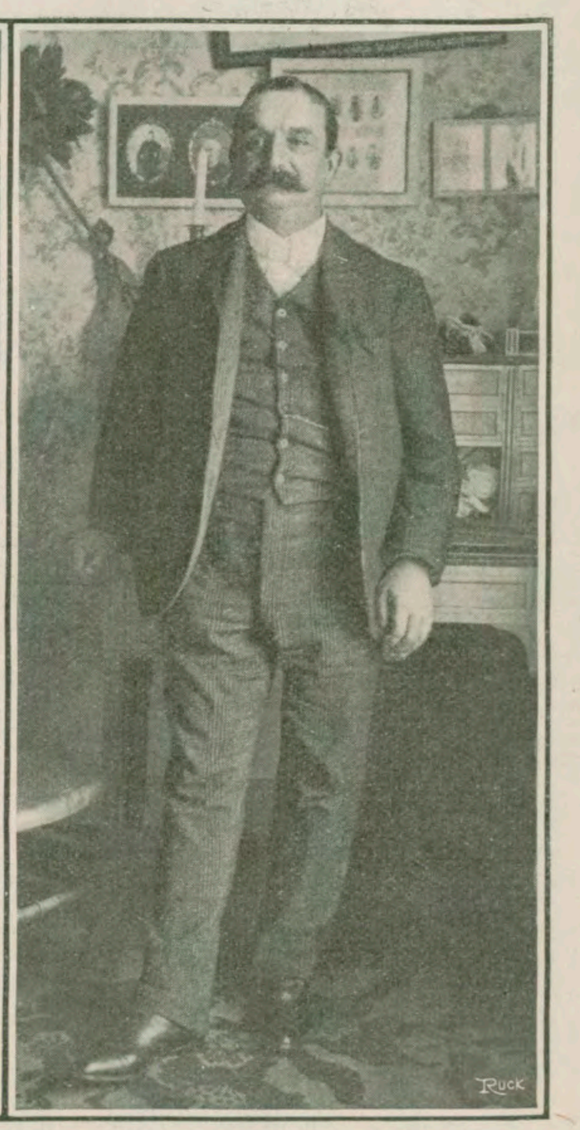
Dimanche dernier, à Longchamp, le chiffre des opérations du pari mutuel s'est élevé à 1.918.820 fr., contre 1.641.825 francs pour la journée correspondante de 1904. L'augmentation est donc de 276.995 fr., soit 17 o/o.

Il y avait 38 chevaux l'année dernière contre 36 cette année. On peut remarquer en outre, que le temps, fort agréable en 1904, était plus que maussade dimanche. Est-ce l'absence des bookmakers qui en est cause ?

PAUL MÉGNIN.

M. Hemendinger.
Il commença par être donneur et devint propriétaire. On supprime les donneurs, il vend son écurie de courses.

Lang. Jahn. Dervillé. Pouget.
Ce que l'on ne voit plus.
Un groupe de bookmakers au pesage de Longchamp.



M. Tibble.
Propriétaire et ex-bookmaker. Calme, il attend que l'orage ait passé.

LES COURSES DE CANOTS AUTOMOBILES

Leur utilité, leur justification ⌀ Les racers sont-ils des engins de démonstration et les modèles les plus parfaits pour les études si variées concernant l'architecture navale ? ⌀ Les canots de tourisme profitent de l'enseignement des courses

Le racer la *Rapière* en vitesse

La Rapière, *gagnante à Monaco, Aix-les-Bains, Boulogne-Folkestone; du Championnat de Paris, Coupe Graux-Marly, Coupe de Juvisy, Coupe de Trouville et Coupe Gaston Menier, est morte sur le lac des Quatre-Cantons, le 21 août 1905, après avoir touché la Pierre de Schiller, et sans jamais avoir été battue.*

En lisant ce titre, les lecteurs connaissant ma passion pour les sports en général, et en particulier pour les courses de canots automobiles, diront peut-être que je plaide un peu pour ma paroisse. Eh bien, ils n'auront pas tout à fait tort.

Pendant le meeting de Monaco, Sem, que j'avais emmené dans *la Rapière*, dont c'était, du reste, la première sortie, déclarait en débarquant que nous étions des gens atteints d'une hystérie spéciale, celle de la vitesse. Puis, comme on lui demandait ses impressions personnelles, il répondit : « On a la sensation d'être dans un perpétuel accident. »

Justement c'est, à mon avis, cette sensation traduite d'une façon évidemment exagérée, qui fait tout le charme du canot automobile de course.

Je suis allé en voiture de course, en ballon, en sous-marin ; eh bien, aucune des sensations éprouvées dans un de ces engins n'égale et de loin, celles que l'on a, surtout à la mer, dans un bateau très rapide.

L'impression de vitesse est, quoique cela puisse paraître paradoxal, plus considérable qu'en voiture, et d'autant plus grande, même à vitesse inférieure, que le bateau est plus petit.

Puis, enfin, la manœuvre est non seulement intéressante, mais passionnante sur cet élément mouvant, avec ses vallonnements, ses crêtes, ses courants. Le bateau bondit, escalade les côtes mobiles qui semblent courir sur lui, paraît sauter d'une lame à l'autre, descend à toute hélice pour remonter en se cabrant sur la lame suivante. Enveloppé d'embruns, filant entre deux gerbes d'écume bouillonnante, le rapide canot va son train endiablé, docile à la barre, se balançant à la lame, se couchant pour se relever ensuite d'un mouvement majestueux.

Je comprends que cette griserie de vitesse et de grand air, cette conquête de l'élément liquide, aient leurs amateurs passionnés et les courses autonautiques leur nombreux public.

Combien de fois se sont trouvés, parmi celui-ci, d'élégants gentlemen pour me poser la question :

« Qu'avez-vous prouvé ? A quoi servent ces prouesses nautiques ? Car, enfin, que peut faire un amateur avec un bateau comme *la Rapière*, inapte à la promenade en famille, et ne pouvant même pas être placé sur les bossoirs d'un yacht ? »

C'est justement à ces objections que je veux répondre, en parlant de la *nécessité des courses*.

Il est évident que celles-ci dérangent énormément les constructeurs, et les frais qu'elles occasionnent ne sont pas toujours couverts par les prix remportés. Et pourtant les courses sont un *mal nécessaire*, car, sans elles, plus de progrès, plus de régularité ni de vitesse.

Qui voyons-nous parmi les principaux détracteurs des courses ? Ceux qui ne peuvent jamais arriver à gagner, et qui, alors, se lassent et finissent par déclarer que les courses ne servent à rien. Ensuite, ceux qui, dans leur for intérieur, grillent d'envie de se mettre en ligne, mais ne le peuvent pas pour des raisons diverses. Enfin, les constructeurs qui ne se sentent pas de force à mettre sur pied — pardon, sur l'eau — un engin de course où tant de difficultés accumulées sont à vaincre.

Donc, seuls, ces adversaires peuvent prétendre que les progrès faits chaque année ne sont pas dus uniquement aux courses et à ces engins de démonstration, les racers. Plus je navigue et plus je considère la course comme un véritable laboratoire ambulant. En effet, le constructeur fait travailler les matériaux presque à leur limite de rupture, puisqu'il faut rogner partout sur le poids, et alors les points faibles, soit de la coque, soit du moteur se révèlent très rapidement. Les perfectionnements révélés ainsi par la course sont immédiatement appliqués aux bateaux de tourisme, pour le plus grand bien des acheteurs de ces bateaux.

Un exemple entre plusieurs. La protection du moteur dans un racer devant courir à la mer, et par conséquent mouillant beaucoup, par suite de sa vitesse, est très importante ; c'est pour ainsi dire un point capital. Eh bien, si le moteur et les organes de ce bateau fonctionnent normalement dans ces conditions, parce qu'ils sont bien protégés, *a fortiori* fonctionneront-ils mieux dans une coque de tourisme ne mouillant pas ou mouillant peu.

Nous disons plus haut que la course, comme laboratoire ambulant, offre pour l'étude des formes un champ d'expériences inépuisable dont le banc d'essai est la mer.

Les sportsmen s'intéressant aux réunions autonautiques ont dû remarquer que d'année en année nos bateaux s'élargissaient de plus en plus à l'arrière, pour devenir ce que nous avons baptisé du nom les dépeignant fort bien : des fers à repasser. A ce propos, différentes polémiques ont été engagées contre les formes de ces bateaux. Comme malheureusement presque toutes les polémiques, celles-ci avaient été faites par des écrivains n'ayant probablement jamais navigué qu'en bateau-mouche.

Ces formes, tant décriées, ont été amenées par les vitesses croissantes des canots automobiles, ceux-ci arrivant progressivement à atteindre des vitesses HORS DE PROPORTION AVEC LEUR TAILLE. Un exemple typique : la petite *Râpée-III*, en 1904, avec son simple moteur de 70 HP. Panhard et marchant à 40 kilomètres, avait une vitesse de similitude correspondant à PLUS DE 200 KILOMÈTRES A L'HEURE pour un des lévriers de l'Atlantique, comme le *Deutschland*.

De plus, ce qui explique la tenue à la mer remarquable des petits bateaux ayant cette forme, c'est justement cette vitesse, bien que cela puisse paraître paradoxal, parce qu'ils ne se comportent plus comme des bateaux ordinaires, mais comme des projectiles, en glissant positivement sur la surface de l'eau. Si l'on envisage la stabilité, comme un de ses principaux facteurs est ce que nous appelons son rayon métacentrique, égal à $\frac{I}{V}$, I étant le moment d'inertie de la flottaison, V le volume de la carène, c'est-à-dire le poids du bateau, I sera d'autant plus grand que la surface de flottaison est plus considérable, et par conséquent la stabilité du bateau croîtra d'autant.

Les courses ont précisément démontré pratiquement ce qui théoriquement était exact.

Les bateaux de tourisme ont profité de cet enseignement indéniable, puisque, cette année, les cruisers, munis de moteur de même cylindrée que l'an dernier, ont atteint la vitesse des racers de l'année dernière.

Les courses, en dehors du côté spectacle, qui sert à la diffusion de l'idée, ont donc une utilité pratique incontestable et immédiate. Elles seront toujours le meilleur champ d'expériences inépuisables.

ALPHONSE TELLIER.

Baron de Brandenstein. Prince Henri de Prusse.

L'Automobile-Corps Allemand.

Les chauffeurs militaires sont passés en revue par leur chef, le prince Henri de Prusse. Derrière lui se trouve le baron de Brandenstein.

L'AUTOMOBILE & L'ARMÉE

Automobiles militaires allemandes et françaises ⌀ Comparaison entre les volontaires amateurs de notre armée et l'Automobile-Corps allemand ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Il a fallu de longues années pour décider nos ministres et nos généraux à admettre que la légère bicyclette pouvait être d'une utilisation particulièrement importante en temps de guerre. Le capitaine Gérard et ses cyclistes viennent tout juste cette année de remporter sur les préjugés anciens une victoire qui puisse réellement compter.

L'automobile a été moins longue à s'imposer. La raison en est bien simple. Nos officiers supérieurs ne montent pas à bicyclette, mais, comme tout le monde aujourd'hui, ils adorent se faire véhiculer rapidement et confortablement sur les coussins d'une 24 chevaux de grande marque. Pour être guerrier, on n'en est pas moins homme.

Et l'on a ces temps derniers, aux manœuvres qui ont étendu leurs divers mouvements à l'Est, vers Brienne-le-Château, Troyes et Vitry-le-François, à l'Ouest, dans la région de Poitiers, particulièrement usé de l'automobile. Notre Président de la République lui-même a abandonné son traditionnel attelage d'artillerie.

De même aux grandes manœuvres allemandes, où les stratégistes favoris du Kaiser ont usé le plus possible des automobiles placées sous leurs ordres.

Cet emploi simultané de la locomotion mécanique permet donc un rapprochement très facile, et permet aussi de bien saisir les différences essentielles, caractéristiques de nos mœurs militaires respectives, qui existent entre l'organisation de l'*automobile-corps* allemand et celle de nos chauffeurs-volontaires.

Car en France, rien n'est encore bien défini sous ce rapport. A vrai dire il y a un petit embryon d'automobilistes militaires placés sous la direction du capitaine Genty. Il se compose de quelques jeunes gens ayant voiture et qui réussissent à passer sans grand mal un ou trois ans de service régulier à la disposition d'officiers supérieurs qu'ils véhiculent toute la journée dans Paris. Albert Clément, Hémery, Villemain font ainsi leur service militaire, en uniforme d'artilleur, avec une automobile brodée en rouge sur la manche.

Il n'en est pas de même pour les manœuvres. Ce sont alors les « vingt-huit jours » qui marchent, tout heureux de faire les messieurs avec leur voiture au lieu de porter l'as de carreau ou de sauter sur les caissons d'artillerie.

La chose est maintenant fort courue : on se fait inscrire au ministère de la guerre au au gouvernement militaire, et lorsque le moment en est venu, on est convoqué. Mais le nombre des demandes est tel, aujourd'hui, qu'il y a peu d'élus pour beaucoup... de non appelés.

L'uniforme est encore celui d'artilleur avec la petite automobile brodée. La seule formalité à accomplir consiste à signer une promesse de vente de la voiture à l'Etat valable le premier jour de la mobilisation. . si l'automobile est encore reconnue en bon état à ce moment.

Et pendant toute la durée des manœuvres, ces volontaires transportent à toute allure les généraux Brugère, Dessirier, Hagron, voire les généraux américains. Les opérations terminées ils retournent chez eux, et sont parfaitement libres de ne pas reprendre ce même service l'année suivante.

En Allemagne, changement total. On a militarisé immédiatement les chauffeurs. Tous sont d'ailleurs de riches sportsmen appartenant pour la plupart à l'Automobile-Club d'Allemagne.

Lorsque Guillaume II eut, par décret, arrêté la création de l'Automobile-Corps, on en fit immédiatement un corps autonome, avec un chef spécial qui n'est autre que le prince Henri de Prusse, avec un uniforme spécial, gris bleu, à parements rouges, aiguillettes d'argent et couteau de chasse à poignée ciselée, et un corps dont chaque membre prenait en s'y faisant admettre des engagements très précis : servir au moins quatre ans, dont trois comprenant les grandes manœuvres, posséder une voiture de tel ou tel modèle (il y en a deux ou trois en tout, Daimler et Benz notamment) avec pièces interchangeables.

En revanche, ces automobilistes se trouvaient immédiatement, par le fait qu'ils appartenaient à un corps d'élite et que leur uniforme comportait aussi le manteau d'officier et la casquette plate, avoir droit, en fait, au salut des soldats, des sous-officiers et même des officiers subalternes.

Il n'en fallait pas plus, l'instinct de militarisation à outrance y aidant d'autre part, pour assurer le succès de l'Automobile-Corps qui a ses revues, ses défilés, que l'on a vu aller avec un bel ensemble jusqu'à Kiel où il fut présenté au Kaiser par le prince Henri de Prusse, et qui vient enfin de prouver une magnifique cohésion aux grandes manœuvres allemandes.

Un camion automobile de l'armée Allemande.

Nos lecteurs remarqueront combien la tenue des soldats qui sont sur ce camion automobile paraît pratique.

Il convient de conclure cette trop rapide et trop superficielle étude. On peut sourire des quelques détails trop militaristes de l'organisation allemande. Elle vaut cependant mieux que la nôtre, où le régime du laisser-aller et du bon plaisir est encore trop en faveur. Il y a dans l'automobile des ressources infinies. Sans aller jusqu'à réclamer les voitures avec mitrailleuse et tourelle blindée du genre de celle qui figura au Salon du grand Palais il y a deux ans je crois, il est permis de penser que l'organisation d'un service régulier serait de la plus haute importance.

Il faut songer à créer des dépôts de pièces de rechange, de pneumatiques, des postes de ravitaillement d'essence et d'huile. Et si l'on ne peut exiger des chauffeurs français qu'ils aient le même type d'automobile pour être enrégimentés, on peut cependant leur demander, par exemple, d'avoir des voitures avec des roues de même dimension, des jantes de même forme, de façon à faciliter l'échange des pneumatiques ... qui sont les jambes de leurs voitures.

Et les fourgons militaires ! on en a bien fait un essai aux manœuvres de l'Ouest avec les trois véhicules achetés par le ministère de la Guerre à la suite du concours de l'Automobile Club de France, mais cela n'est pas suffisant. Il faut que l'an prochain ce service de ravitaillement par l'automobile soit beaucoup plus complet.

Géo Lefèvre.

LE PRIX DE FLORE

LA GAGNANTE DU PRIX DE FLORE A MAISONS-LAFFITTE

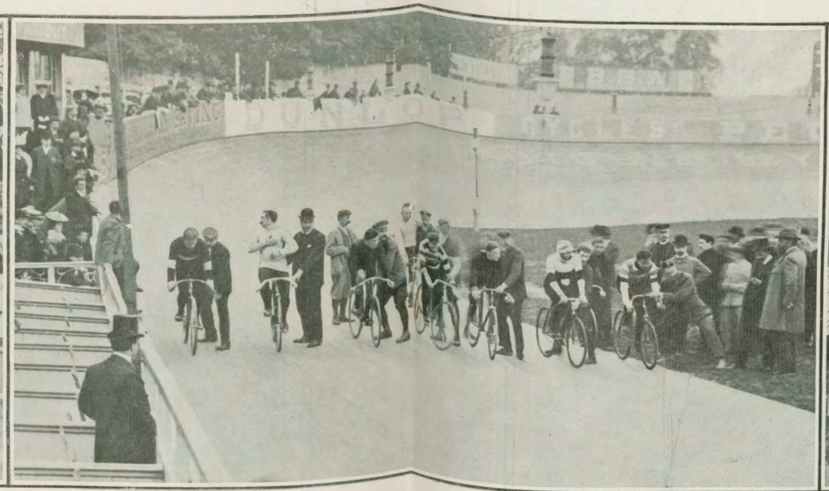
Luzerne, *f. b. 3 ans, 55 kil., par Simonian et Hardie, à M. H. André; jockey, G. Bartholomew, battant d'une demi-longueur Brienne, dans le Prix de Flore (20.000 fr., en outre, 2.000 fr. à l'éleveur. Distance : 2.100 m. environ).*

La Vie au Grand Air

LA COURSE DU BOL D'OR

Petit-Breton consultant les feuilles de pointage.
Petit Breton, le recordman de l'heure sans entraîneurs, le grand favori dans le Bol d'Or, a abandonné peu après le onzième tour, par suite de souffrances d'estomac. Il consulte les feuilles de pointage pour savoir ce que font ses concurrents.

Le public à Buffalo.
Bien avant l'ouverture, le public se presse aux portes du Vélodrome Buffalo, afin de choisir les bonnes places pour la nuit. Le temps est pourtant menaçant.



Chauvet. Trousselier. Nat Butler Fischer. Dortignacq. Van der Stuyft. Pottier. Petit-Breton. M. René de Knyff.

Le départ à Buffalo.
A 5 heures précises, le départ de la grande épreuve de vingt-quatre heures est donné sur la piste de Neuilly par M. René de Knyff, en l'absence d'Hurel, arrivé plus tard. Van der Stuyft est lancé par son père.

Le public au Vélodrome d'Hiver.
Vers 10 heures, la pluie force tout le monde à se rendre à la Galerie des Machines. En une heure et demie, matériel et public sont transportés.

Le père Van der Stuyft passant de la soupe à son fils.
C'est le père Van der Stuyft lui-même qui est le soigneur et le manager de son fils. Nous avons vu au départ que c'était lui qui le lançait. Sur cette photographie, il lui passe de la soupe dans un pot à lait.

Les entraîneurs de Van der Stuyft
Van der Stuyft a été aidé dans sa victoire par un excellent service d'entraînement. Il devançait pourtant quelquefois ses entraîneurs, et le public l'entendait crier : « Plus vite, plus vite ! ». Ses entraîneurs étaient : Michiels, Marcelli, Schurr, Massart, Schilling, Carapezzi, Cottrel, Thoin, Paccarius, Lucien, Corda, Haslin, Poiré, Mary, Viruly, Coremans.

Van der Stuyft.

Van der Stuyft dans sa cabine après la victoire.
Van der Stuyft est Belge. C'était le plus jeune coureur de l'épreuve, il a 21 ans. Il a déjà fait ses preuves dans le Bol d'Or de l'année dernière, et s'est classé second dans les Six Jours de New-York. Van der Stuyft a gagné le Bol d'Or, couvrant 943 kilomètres 666 dans les 24 heures.

La préparation de la soupe de Van der Stuyft.
Van der Stuyft demandait à être abondamment nourri pendant toute la course. Il dévorait tout ce qu'on lui donnait surtout du jus de bifteck, des œufs et du raisin. Barroy lui préparait une sorte de soupe spéciale que son père, ensuite, lui passait dans un petit pot à lait.

Ragueneau étudie le nouveau parcours de Marathon.
Le nouveau parcours de Marathon (amateurs) partira du Parc des Princes et passera par Saint-Cloud, Rueil, longera la machine de Marly, pour revenir par Bougival, la Celle-Saint-Cloud, et finir à son point de départ. Sur cette photographie, Ragueneau étudie sur la carte le tracé de la course.

SUR LA ROUTE DE MARATHON

Le nouveau tracé ⌀ Les difficultés des 30 kilomètres du parcours ⌀ Il faut que les coureurs qui s'aligneront dans le Marathon s'entraînent sur les côtes ⌀ ⌀

Ils seront nombreux les courageux athlètes que l'on verra, le 15 octobre prochain, mettre à l'épreuve leurs qualités de vitesse et d'endurance dans la course de « Marathon ».

Il faut avoir exploré cet extraordinaire parcours de 30 kilomètres pour en comprendre toute la sévérité et en connaître les énormes difficultés.

Ce n'est plus une course sur la route plate, unie, qui permet les foulées régulières et le souffle rythmé : c'est un cross-country dans toute l'expression du mot, avec tous ses dangers, tous ses obstacles, tous ses imprévus : et cependant on ne s'écarte pas un seul instant des routes praticables.

Mais, n'anticipons pas, et relatons comment il nous fut donné, grâce à l'initiative de la *Vie au Grand Air*, et grâce à l'obligeance de la maison Cormier, qui a bien voulu nous prêter une de ses voitures, d'explorer le parcours de cette épreuve en compagnie de notre grand champion national : Gaston Ragueneau, du Secrétaire général de la S. A. M, et... de l'indispensable photographe.

Nous partîmes du Parc des Princes. L'avenue de Versailles, le rond-point de Boulogne, le pont de Saint-Cloud et le magnifique décor de verdure qui le surplombe sont connus de tous.

Laissant à notre droite le quai où, les années précédentes, les coureurs s'engageaient pour gagner le pont de Suresnes et la route de Versailles, le nouveau parcours comprend la fameuse côte de Montretrout, rejoignant les hauteurs de Saint-Cloud.

Après avoir traversé le pont du Chemin de fer de Saint-Cloud-Montretout, nous tournons à droite pour gagner le boulevard de Versailles ; nous longeons le champ de courses de la Fouilleuse et rejoignons, à l'extrémité du raidillon de la Tuilerie, l'ancien parcours.

Voici Rueil : C'est la première étape dans laquelle les hommes auront donné déjà une partie importante de leur énergie. Ces 8 kilomètres du début sont toujours les plus terribles. Les muscles s'échauffent, le corps se réveille douloureusement mené par la volonté intransigeante du coureur.

A Rueil, les coureurs traverseront les principales voies dotées d'un horrible pavé datant sans doute de Louis XIV.

C'est maintenant la grande route plate que suit le tramway à vapeur de Paris-Saint-Germain.

Le trottoir cyclable permettra aux coureurs d'éviter le pavé dangereux, où la foulure et l'entorse les menacent à chaque pas.

La Malmaison, Bougival, rendez-vous préféré des canotiers et des grisettes, qui fêtent joyeusement le dimanche dans l'Ile de la Loge, parallèle au chemin de notre calvaire.

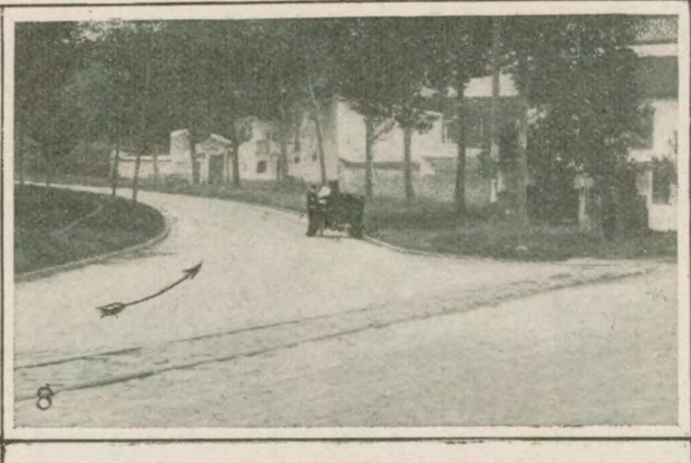
4

5

6

7

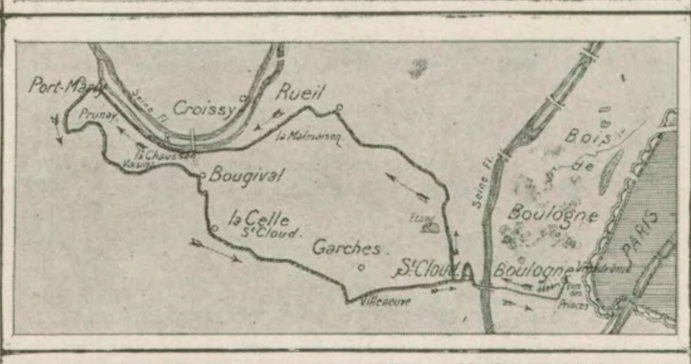
3



8

9

2



10

1

12

11

Le parcours de Marathon-amateur 1905.

1. La côte de Montretout. — 2. Le nouveau tournant, rue de Crillon. — 3. Trois kilomètres de plat, route de Versailles. — 4. Rueil, place de l'Eglise. — Près de la machine de Marly. — 6. Port-Marly : tournant du quai et rue Saint-Louis. — 7. La montée avenue de l'Abreuvoir. — 8. Route du Cœur-Volant. — 9. Louveciennes. — 10. La rue des Voisins, à Louveciennes. — 11. Bougival. — 12. La Celle-Saint-Cloud, contrôle.

Le nouvel itinéraire de Marathon a 10 kilomètres de moins que celui de l'an dernier. (Les flèches indiquent la direction de la course.)

Une courbe légère, et c'est toujours la même route, droite, reposante, piquant directement sur Port-Marly ; virage à gruche, côte.

C'est ici que commencent (quelle ironie !) les montées indéfinissables, les assauts successifs de coteaux étagés les uns sur les autres, c'est une ascension de 4 kilomètres environ, ascension énervante, désespérante.

Les méandres de la route offrent des horizons restreints qui se profilent toujours en hauteur. On monte, on monte sans cesse. Puis on traverse Louveciennes par des descentes rapides ; on tourne à gauche : c'est peut-être la fin des douleurs.

L'homme qui aura atteint ce point et dont l'énergie sera suffisante est certain d'arriver au but, sauf accidents.

C'est en effet le commencement du retour.

Dans Bougival, la place de l'Eglise et la rue de Versailles nous conduisent encore en pleine montée.

Pourquoi diable avions-nous descendu si vite tout à l'heure ! Décidément, c'est bien la fin ; le chemin de la Celle-Saint-Cloud nous emmène à travers bois, sur un sol parfait.

Et là, avec un réel esprit d'à-propos, un contrôle est installé à l'auberge du carrefour, qui porte majestueusement l'enseigne : « Au Petit Tourne-Bride ». Et pour vous, victimes malheureuses des côtes, les grandes souffrances sont terminées.

Etendez-vous sur la route si connue des habitués du terrain du Stade Français.

Voici, en effet, la station de Garches et, à l'horizon, la route de Versailles, suprême espoir, dernier effort, tout de virtuosité et de vitesse. C'est la Porte Jaune, Montretout, Saint-Cloud, l'avenue de Versailles, et enfin le Parc des Princes.

— Qu'en pensez-vous, Gaston Ragueneau ?

Et notre crack national, toujours flegmatique, répond tranquillement :

— Dur, très dur ! Ceux qui n'auront pas, à l'entraînement, grimpé les côtes, s'effondreront sur celles-ci.

C'est une préparation de cross-country qu'il faudrait pour accomplir, sans faiblesse, les 30 kilomètres du nouveau Marathon.

Et notre champion se renferme dans un silence prudent, quand nous lui demandons ses espérances.

En terminant, qu'il me soit permis de donner mon avis sur cette épreuve : bien qu'elle soit moins longue de 10 kilomètres que celle des années précédentes, elle présentera, de par le fait des accidents de terrain qu'elle comporte, des difficultés sérieuses ; le coureur qui en sortira triomphant pourra être considéré comme un exemple d'endurance, d'énergie et de volonté.

HENRY MOITESSIER
Président de la S A M.

UNE COURSE CYCLISTE SUR ROUTE A DOUAI

Bettini. Pouillaude.
G. Dartois. A. Dartois.

Course de l'Union Cycliste Douaisienne, sur 65 kilomètres. 1er Dartois, en 2 h. 1 m.

Le 17 septembre l'Union cycliste Douaisienne a organisé une grande course sur route. Le parcours était de 65 kilomètres pour les seniors entre Douai-Beaumetz et Douai; et de 40 kilomètres pour la série des juniors : départ de Douai, arrivée à Blangy et retour à Douai.

Voici les résultats (seniors) :

1. A. Dartois, 2 h. 1 m.; 2. Pouillaude, 2 h. 7 m. 30 s.; 3. Bettini, 2 h. 16 m. 4. Poiteau, 2 h. 18 m. 30 s.; 5. G. Dartois, 2 h. 19; 6. Lorieux, 2 h. 28 m. 20 s.

Juniors :

1. Ch. Molin, 1 h. 26 m. 5 s.; 2. Lestriez, 1 h. 27 m.; 3. Demailly, 1 h. 35 m. 30 s.; 4. Visez, 1 h. 41 m.; 5. Duloit, 1 h. 45 m.; 6. Williatte, 1 h. 51 m.

NOUVELLE VICTOIRE DE DELAPLANE

Delaplane, de la Société Nautique de la Basse-Seine, a terminé dimanche sa brillante saison en gagnant sur Conradès, de l'Union Nautique de Bruxelles, le 43e championnat à un rameur de la Seine. Conradès tenait beaucoup à triompher dans ce championnat et à prendre la revanche de sa défaite dans la Coupe de Paris. Delaplane s'annonce comme un de nos meilleurs scullers et un futur champion d'Europe; il est seulement âgé de 24 ans, il a donc encore le temps de se perfectionner.

LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DE MARCEL ROL

Collomb. Le mécanicien. Rol.

Cette photographie a été prise quelques minutes avant que l'infortuné Rol ne quittât le Mont Ventoux dans la voiture de Collomb.

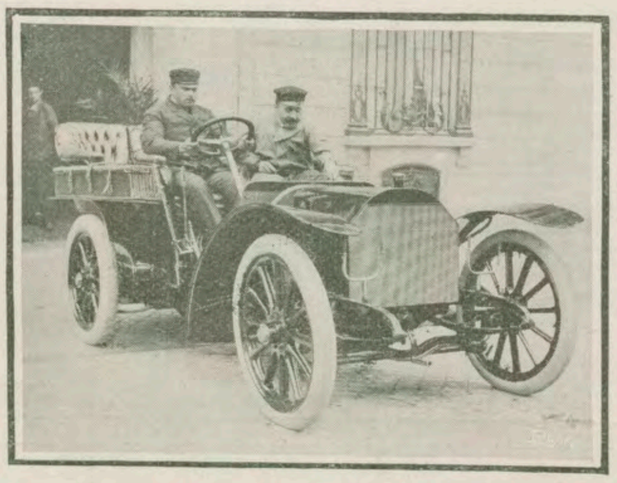
AUTO CONTRE RAPIDE

Comme midi sonnait, une dame entra, l'autre jour, au « Mercédès-Palace »; l'affolement était inscrit sur son visage, elle avait des gestes saccadés et nerveux; elle s'écria en entrant :

— Je m'appelle Mme Dillon.

— Une automobile ! donnez-moi de suite une automobile ! Il faut que je sois à Cherbourg ce soir même, à 5 h. 20.

Le matin, à la gare Saint-Lazare, cette dame avait manqué le rapide transatlantique de Paris-Cherbourg et, dans ce rapide se trouvaient son mari et ses enfants; ils avaient cru qu'elle avait pris place avant eux et ils étaient partis sans se douter qu'elle était restée sur le quai, et maintenant, que devaient-ils penser? Sans doute, ils devaient croire à un accident. Le rapide ne s'arrête pas en cours de route. Impossible de télégraphier avant l'arrivée à Cherbourg; dans cette ville, ils l'attendraient et ils manqueraient le



Cette voiture Mercédès est allée à Cherbourg en 5 heures pour permettre à une dame américaine, qui avait manqué le rapide transatlantique, de prendre encore à temps le paquebot.

départ du paquebot qui devait les ramener en Amérique.

La dame expliqua tout cela avec une extrême volubilité; elle ne s'arrêta que pour réclamer de nouveau une automobile sur un ton plus imperieux encore.

— Je voulais faire chauffer un train spécial, et le chef de gare m'a répondu que c'était impossible; je n'ai jamais vu cela, car en Amérique, lorsque nous payons, nous l'avons. Alors, comme je protestais, que je m'indignais, me désolais, un employé goguenard me dit ;

— Elle n'a qu'à faire chauffer une « Mercédès ».

— J'ai entendu, et immédiatement je suis accourue ici.

M. Charley, après quelques courtes hésitations, se décida. Il plaça deux hommes sûrs et éprouvés sur le siège de sa voiture personnelle, une voiture qui roule tout le temps avec lui, une « Mercédès » 40 HP.

La dame américaine monta; elle trépidait plus que la machine. Il fallut passer à la gare Saint-Lazare pour prendre ses bagages; on y passa, on prit ses bagages, on partit et on arriva à 5 h. 30, 10 minutes après le rapide. Le rapide était parti à 9 h. 50, la « Mercédès », partie après midi, arriva devant le dock transatlantique, ayant accompli en 5 heures exactement le trajet que le rapide parcourt en 8 heures.

LE MEETING DE PROVENCE

Les voitures de touristes à la Coupe Rothschild, gagnée par Collomb, qui a couvert les 5 kilomètres en 2 m. 1/5, atteignant donc une vitesse moyenne de 148 kilomètres dans l'heure.

L'ASCENSION D'UN BALLON ANGLAIS A LIÈGE

Le *Vivienne-III*, un ballon anglais qui a fait une ascension à Liège, le 11 septembre.

Lundi 11 courant, dès 9 heures et demie du matin, 3 ballons se trouvaient au parc de Cointe à Liège. C'étaient : la *Belgique* 1.650 mètres cubes appartenant à M. le comte d'Oultremont. Le *Capitaine-Renard* monté par M. de Brouckère; et enfin le *Vivienne-III*, monté par M. Bucknall. Ce dernier ballon cube 1.500 mètres cubes. Pour la troisième fois M. Bucknall, accompagné de trois de ses amis, se rendait à Liège pour effectuer une ascension; deux fois il dut y renoncer. Lundi 11 courant, malgré une pluie torrentielle, il se décida à partir. A 11 heures du matin le gonflement commençait. Peu à peu le ballon s'élevait dans les airs. A 1 heure trois quarts le gonflement était fini. Ces messieurs assistèrent au départ de la *Belgique* et du *Capitaine-Renard*, partis l'un à 1 heure trois quarts, l'autre à 11 heures et demie, puis, à 2 heures un quart, ils montaient dans la nacelle. A 2 heures et demie, le commandement de « lâcher tout » fut donné.

AU SALON DE L'AUTOMOBILE

Nombreuses sont les inscriptions, cette année, puisqu'elles dépassent d'un tiers celles de l'année dernière. Nous remarquons surtout parmi celles nouvelles : Maisons américaines, celle de l'American Locomotive Company, 111, Broadway, New-York, dont le capital social est de 250 millions et qui pour être certaine de produire des voitures irréprochables a acheté la licence Berliet de Lyon, reconnaissant ainsi les qualités supérieures de la voiture construite par la grande maison lyonnaise.

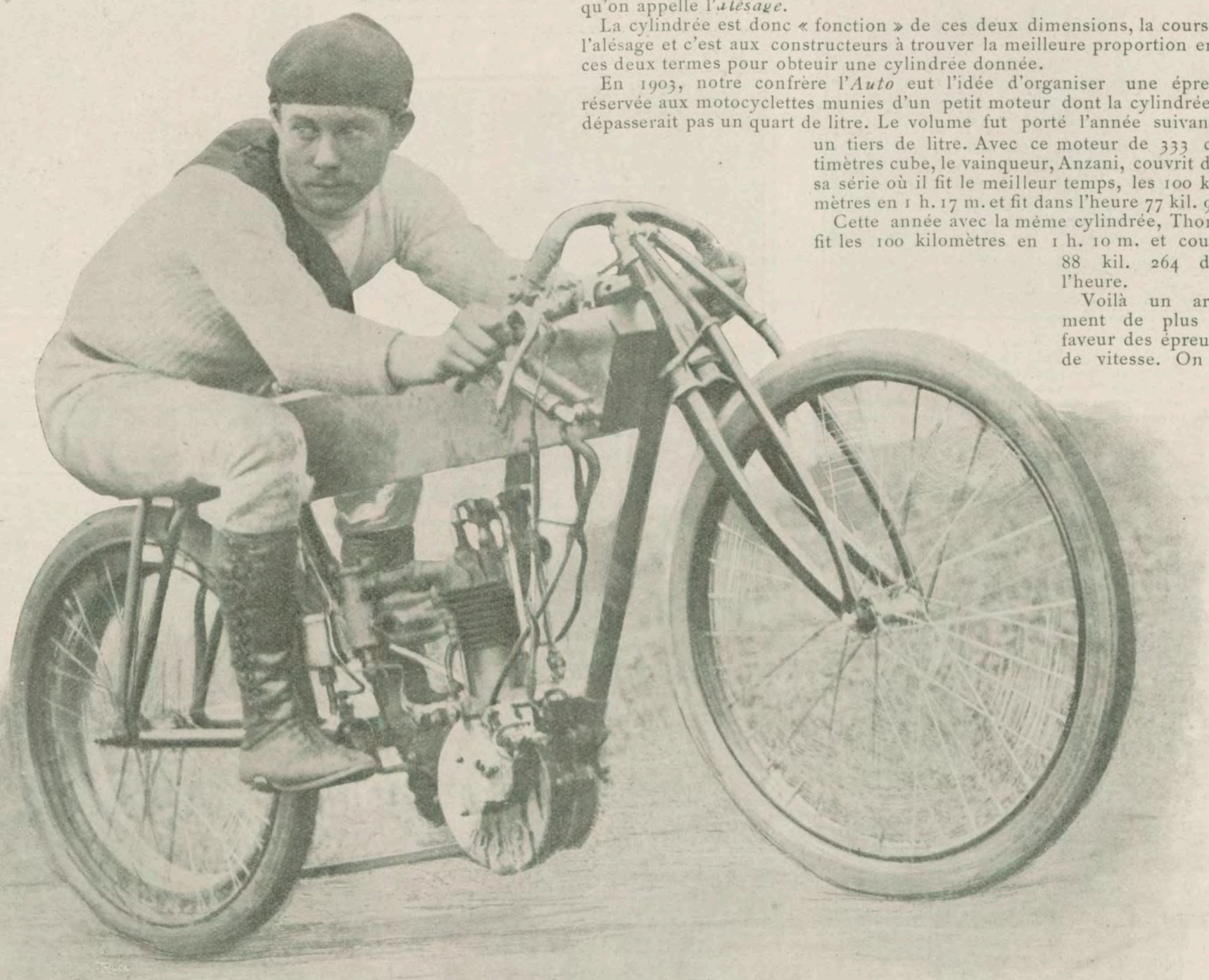
LE TOURING-CLUB A CAMBO

Le pavillon du Touring-Club, à Cambo, inauguré le 25 août, par le Mimosa Club, dont le président est le poète Rostand.

LE CRITÉRIUM DU TIERS DE LITRE

Thomas gagne la finale du Critérium ⌀ 88 kilomètres dans l'heure avec un moteur d'un tiers de litre ⌀ Un gain de 11 kilomètres en une année ⌀ Cissac ne court pas l'épreuve, mais bat le record.

POUR la troisième fois s'est disputée la semaine dernière, au Vélodrome du Parc des Princes, l'épreuve dite du Critérium du Tiers de litre. A vrai dire, ce fut plutôt la seconde fois, puisque la première course analogue, courue en 1903, fut une épreuve du « quart de litre ». Mais, tout d'abord, qu'entend-on exactement par ces termes un peu obscurs et qu'on s'étonnerait moins d'entendre autour du comptoir de zinc d'un marchand de vins, que devant la piste cimentée d'un vélodrome? S'agit-il de remettre aux concurrents un quart ou un tiers de litre d'essence et de voir ce que l'on peut faire avec un demi-setier d'hydrocarbure? Point du tout. Il y eut, cependant, des épreuves de ce genre. On remettait à chaque concurrent, au départ, un bidon d'essence. Le gagnant étant celui qui allait le plus loin, à lui d'économiser le plus possible son précieux combustible. Ici, c'est tout autre chose. Il s'agit d'une classification des moteurs par la *cylindrée*.



Thomas, le gagnant du Critérium du Tiers de litre, sur motocyclette *Alcyon*, munie de pneus *Dunlop*.

L'épreuve gagnée par Thomas est réservée aux motocyclettes d'une cylindrée maximum d'un tiers de litre. Elle se dispute tous les ans sur 100 kilomètres. Thomas a couvert ces 100 kilomètres en 1 h. 10 m. 1 s. 1/5.

Qu'est-ce donc que la cylindrée d'un moteur? C'est, on le devine, le volume de gaz aspiré dans le cylindre lors de la descente du piston, dans le premier des quatre temps que comporte le cycle des moteurs à quatre temps comme ceux qui nous occupent. La force du moteur, toutes choses égales d'ailleurs, dépendant, en somme, de la quantité de gaz que l'étincelle va faire exploser dans le troisième temps, on conçoit qu'il est très logique de classer les moteurs d'après le volume du mélange explosif. Une telle classification ne va pas sans difficultés, en pratique, quand on se trouve en présence de gros moteurs à plusieurs cylindres. Mais dans le cas de moteurs monocylindriques, il est, en somme, le plus simple et le meilleur. La mesure est d'ailleurs très facile et ne se prête guère aux truquages. Si vous voulez vous rappeler les éléments de géométrie qu'on essaya de vous inculquer au collège, vous vous souviendrez sûrement que le volume d'un cylindre est égal au produit de sa base par sa hauteur. Or, la base étant un cercle, est égale au carré du rayon multiplié par π. C'est ce qu'exprime la formule $V = \pi R^2 H$.

La hauteur H est très facile à trouver, c'est la distance entre les deux positions extrêmes du piston. C'est ce qu'on appelle la *course*. On la mesure au laboratoire, au 100e de millimètres près, avec un instrument spécial de la plus haute précision. Pour le rayon, on l'obtient en prenant le diamètre du cylindre avec un compas spécial; la mesure s'inscrit sur un cadran gradué qui exprime en millimètres l'ouverture du compas. C'est ce qu'on appelle l'*alésage*.

La cylindrée est donc « fonction » de ces deux dimensions, la course et l'alésage et c'est aux constructeurs à trouver la meilleure proportion entre ces deux termes pour obtenir une cylindrée donnée.

En 1903, notre confrère l'*Auto* eut l'idée d'organiser une épreuve réservée aux motocyclettes munies d'un petit moteur dont la cylindrée ne dépasserait pas un quart de litre. Le volume fut porté l'année suivante à un tiers de litre. Avec ce moteur de 333 centimètres cube, le vainqueur, Anzani, couvrit dans sa série où il fit le meilleur temps, les 100 kilomètres en 1 h. 17 m. et fit dans l'heure 77 kil. 900.

Cette année avec la même cylindrée, Thomas fit les 100 kilomètres en 1 h. 10 m. et couvrit 88 kil. 264 dans l'heure.

Voilà un argument de plus en faveur des épreuves de vitesse. On ne peut pas reprocher à celle-ci de créer des monstres puisque tout l'effort du constructeur s'est appliqué à augmenter la puissance du moteur sans augmenter sa cylindrée. C'est donc par une meilleure application d'une force constante que ce gain de 11 kilomètres à l'heure a été obtenu par la même maison avec le même moteur, car Thomas cette année, comme Anzani l'an dernier, montait une Alcyon.

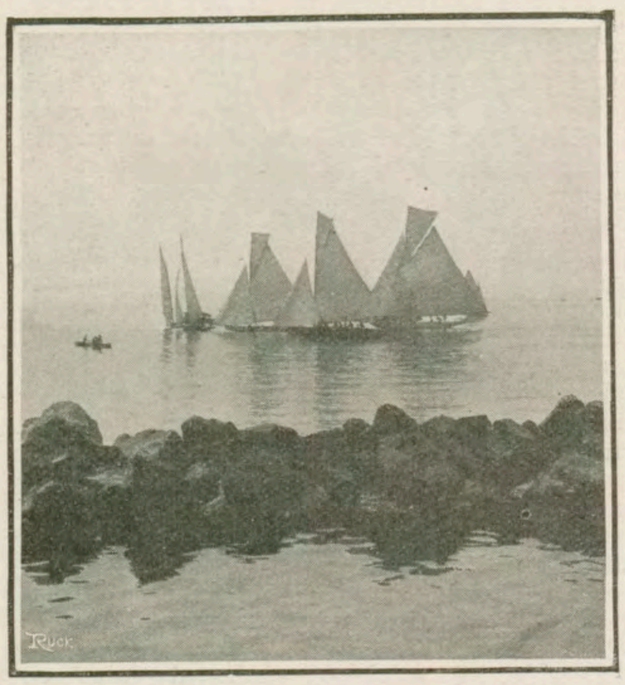
Comme l'an dernier, la plupart des constructeurs avaient adopté la combinaison consistant à avoir un alésage un peu supérieur à la course, c'est-à-dire, en somme, un moteur tournant très vite. Les moteurs des trois premiers, Thomas et Anzani (Alcyon) et Naso (Magali), avaient 76 d'alésage pour 73, 72 et 72 de course. Les dimensions n'avaient pas varié depuis l'an dernier. Elles donnent une cylindrée un peu inférieure au maximum, 331 cmc 159 pour le premier et 327 cmc 757 pour le second et le troisième.

Le quatrième, Capeaumont (Lurquin-Coudert), avait une course encore plus réduite (76×70) donnant 317 cmc 680. Seul, parmi les classés, Villemain (Chanon), avait une course supérieure à l'alésage (74×77), donnant 330 cmc 801. Toutes ces machines étaient à transmission par courroies.

Pendant que se disputaient les épreuves du Critérium, entre deux séries, Cissac, le crack des Peugeot, qui n'étaient pas engagées dans l'épreuve, s'attaquait au record des 100 kilomètres sur une moto du Tiers de litre. Il réussissait pleinement, battant les records depuis 10 kilomètres, couvrant dans l'heure 89 km. 895 et atteignant les 100 kilomètres en 1 h. 6 m. 46 s. 415 avec un moteur du type courant de 75 carré.

C'est plus que peut demander le touriste le plus exigeant. A. R.

LES RÉGATES A NAPLES



Les régates du Royal Yachting Club Italien eurent lieu au commencement de septembre, dans le cadre féerique du golfe de Naples. Les différentes épreuves, tant de yachts à voiles que de canots automobiles, furent très réussies.

Aux régates de Naples, la Coupe de S. M. le Roi d'Italie est revenue au voilier *Todo*, appartenant au prince de Jondi. Les intéressantes courses du Royal Yachting Club Italien étaient suivis par plusieurs membres de la famille impériale.

Parmi les épreuves organisées par le Royal Yachting Club Italien figurait une course de canots automobiles. Nous donnons ci-dessus le vainqueur : *Dudina*, à M. Bertolini.

LE MOTOCYCLISTE LANFRANCHI

On se souvient que l'an dernier, le jour de l'ouverture du Vélodrome d'hiver, le motocycliste Lanfranchi tombait à une vitesse de 102 kilomètres à l'heure, dans un des virages de la piste de la Galerie des Machines et se broyait les jambes. Quelques jours avant il avait gagné la course de côte de Gaillon, battant tous les records précédents.

A la suite de sa chute, on le transporta à l'hôpital Beaujon, d'où il est sorti il y a deux mois environ, après être resté plus de neuf mois couché, et avoir subi des opérations multiples.

Le motocycliste Lanfranchi, qui s'est cassé la jambe il y a un an, lors de l'ouverture du Vélodrome d'Hiver. Cette photographie a été prise au Parc des Princes, lors du tiers de litre.

Parti en Italie, son pays natal, pour achever sa convalescence, Lanfranchi est revenu à Paris à l'occasion du *Tiers de Litre*, et a reparu au Parc des Princes, mais, hélas! seulement à titre de spectateurs En effet, le pauvre garçon est loin d'être complètement rétabli, et c'est péniblement qu'il peut faire quelques pas à l'aide de béquilles. Espérons que Lanfranchi, qui a débuté sur nos pistes, aux beaux jours, en cyclisme, — il faisait avec Eros une excellente équipe de tandems, — pourra reprendre sa place dans la vie sportive. Souhaitons que l'accident dont il a été victime n'ait pas pour lui les mêmes conséquences que pour Lesna, tombé lors de Paris-Madrid, et qui depuis a été contraint de changer complètement sa vie.

LE CHAMPIONNAT DE REIMS (AMATEUR)

Pochonet. Mathiot.

Le départ de la finale du Championnat amateur de Reims, qui est revenu à Mathiot.

Le championnat cycliste de Reims pour amateurs a été couru au vélodrome de la Haubette sur 1 kilomètre pour les séries et sur 2 kilomètres pour la finale.

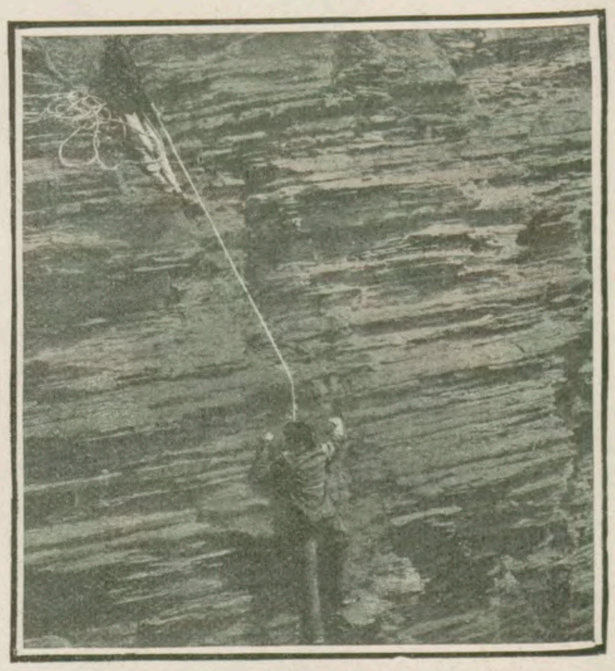
4 partants s'alignent dans la finale.

1. Mathiot, temps 3 m. 3 s. 2. Pochonet. 3. Rutts.

Le même jour se disputait à Reims le Grand Prix du 25e anniversaire du Bicycle Club Rémois (course d'une heure par invitation, qui revint à Bouhours).

UNE PÉRILLEUSE ASCENSION

Deux intrépides membres du Club Alpin Français : MM. le chevalier Victor de Cessole, président de la section de Nice, et Lée Brosse viennent d'accomplir l'ascension des Aiguilles de Pélens (Alpes-Maritimes, Vallée du Var).



Accompagnés de deux guides, MM. Victor de Cessole et Lée Brosse eurent les plus grandes difficultés à combattre, durant cette ascension, ce qui n'a pas empêché M de Cessole de prendre ces intéressantes photographies.

Après plus de nuit heures de pénibles efforts, les vaillants alpinistes foulèrent enfin le sommet vierge de la Grande Aiguille de Pelens (2.526 mètres).

Le Prix Dollar au Bois de Boulogne

Une nouvelle épreuve — Les partants furent peu nombreux mais l'épreuve intéressante — La victoire de Gouvernant — Le fils de Flying Fox et de Gouvernante va courir en Angleterre

Ils sont légion ceux qui prétendaient que les épreuves dépassant 2.800 à 3.000 mètres étaient absolument inutiles et ne prouvaient rien: et dimanche, au pesage du Bois, on entendait les mêmes critiques applaudir à l'initiative prise par la Société d'encouragement de créer une épreuve sur 3.500 mètres réservée aux quatre ans.

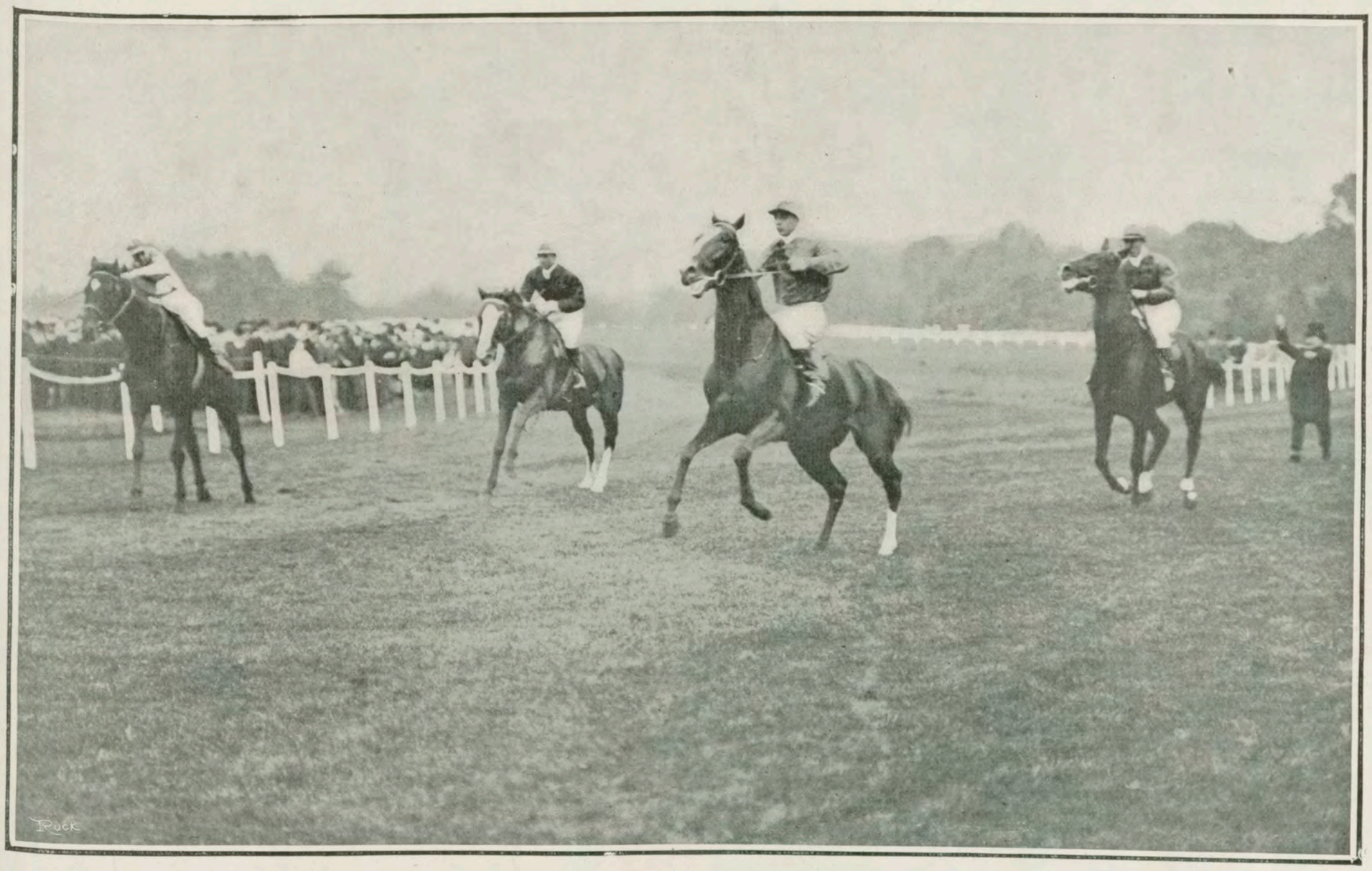
Ce prix Dollar a été créé il y a trois ans, à l'instigation de M. Hornez, directeur des haras; M. Hornez avait, il y a quatre ans attiré l'attention des Sociétés de courses sur l'interêt qu'il pourrait y avoir pour le recrutement des étalons, le nombre des courses pour les chevaux de quatre ans disputées sur de longues distances. Cette manière de voir concordait de tous points avec la vieille tradition de la doyenne de nos sociétés de courses. Peu après la Société d'Encouragement créait le Prix Dollar, dont les engagements ont été clos à la fin de décembre 1903 et qui s'est couru dimanche pour la première fois. Le programme de cette épreuve est des mieux compris et complète très heureusement celui émis par M. Hornez : la Société a pensé que le moyen le plus sûr pour encourager le cheval résistant, c'était de récompenser directement l'éleveur qui l'a fait naître et c'est pour cela que le Prix Dollar ne s'adresse qu'aux chevaux n'ayant point cessé d'appartenir aux propriétaires éleveurs qui les ont fait naître. Il est évident que, dans des conditions pareilles, le champ ne puisse être nombreux; sur 73 chevaux engagés au 29 décembre 1903, quatre seulement restaient inscrits au programme qui tous quatre se sont présentés au poteau du départ. De ces quatre concurrents, deux d'entre eux Gouvernant, à M. Ed. Blanc et Fifre II, à M. Michel Ephrussi sont certainement les meilleurs représentants de la génération de 1901; les deux autres appartenant à M. Caillault, Roi de Rome — de très haute et très belle origine : Flying Fox et Roxelane — et Grand Duc sont plutôt des chevaux utiles que des cracks.

Gouvernant a littéralement joué avec ses adversaires et c'est Grand Duc qui a pris l'accessit devant Fifre II. Certes on pouvait prévoir la victoire du fils de Flying Fox et Gouvernante, cependant Grand Duc a montré assez de qualité sur la distance pour que le fait d'avoir à lui rendre douze livres sur 3.500 mètres pût être comme une tâche digne d'un très bon cheval. La place de Fifre II est tout à fait exacte, le fils de Gospodar s'est trouvé dans toutes leurs rencontres derrière Gouvernant et jamais, en somme, il n'avait fait preuve de grande tenue. La victoire de Grand Duc dans le Prix de Chantilly avait modifié son poids, avant il recevait dix-huit livres de Gouvernant et de Fifre II, mais meme à ce poids il n'aurait pu menacer Gouvernant.

Le Prix Dollar consacre une fois de plus Gouvernant comme grand cheval, et le crack de M. Edmond Blanc, sera j'en suis certain, un grand étalon.

Le programme de dimanche était complété par le grand Criterium. Cette appellation de grand Criterium devrait à mon avis n'être qu'un sous-titre et il me semble que l'on devrait lui donner le nom d'un cheval qui a illustré sa carrière de deux ans; les Criteriums sont des épreuves réservées aux deux ans et destinées à fixer la valeur d'une génération. Dans ce grand Criterium deux Flying Fox se sont mis en ligne et se sont fait battre par un Le Pompon. Il est vrai que ce Le Pompon s'est à plusieurs reprises affirmé comme un excellent cheval. Des deux Flying Fox, l'un Sly Fox a médiocrement couru, l'autre Blue Fly a succombé d'une encolure seulement après une lutte sévère, et cette pouliche très bien taillée me paraît être la meilleure de son année. Telle est la conclusion que l'on peut tirer de ce grand Criterium.

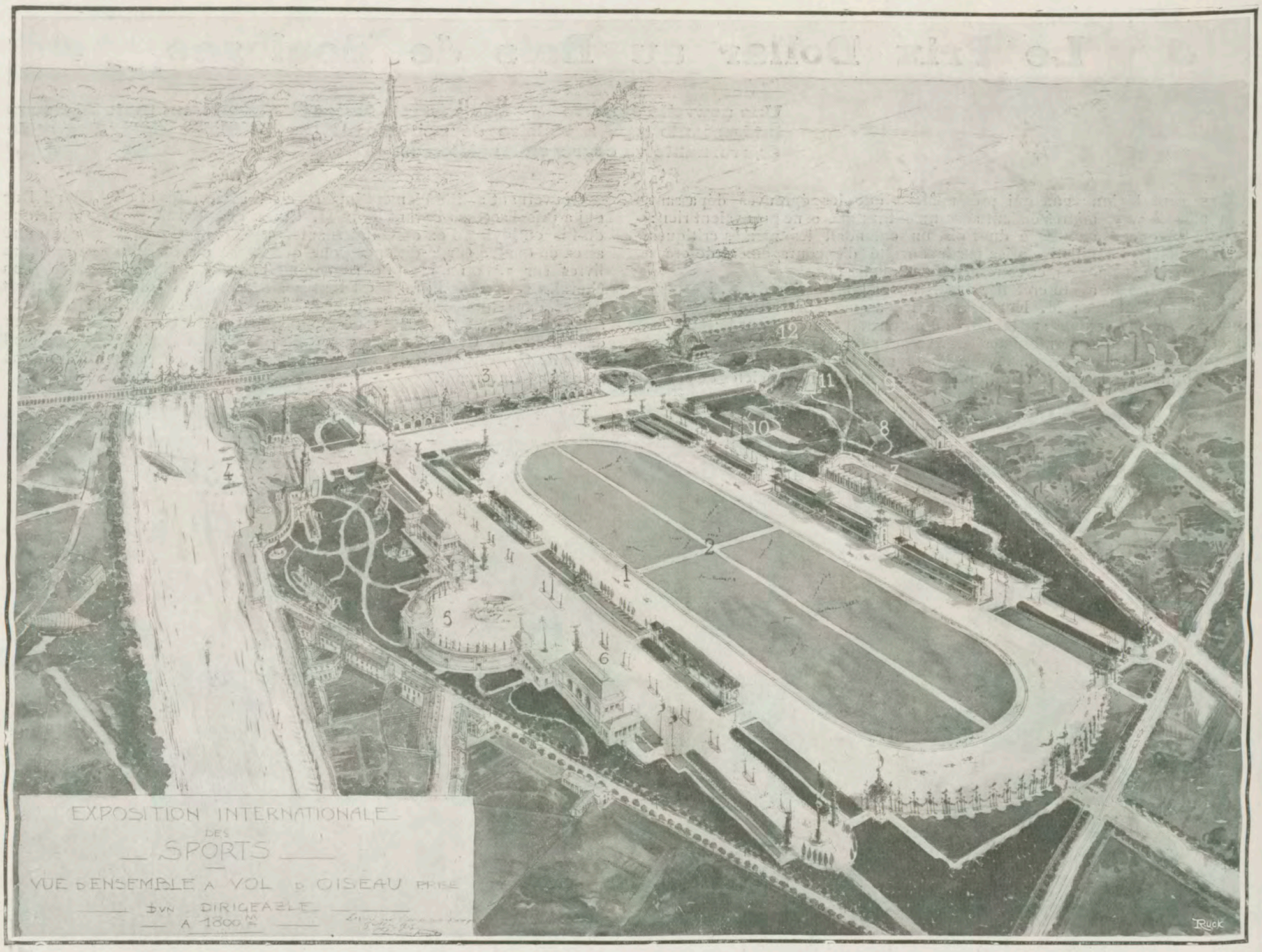
FRANC PICARD.



Roi de Rome, par Flying Fox et Roxelane, à M. Caillault (G. Bartholomew). — *Gouvernant*, par Flying Fox et Gouvernante, à M. Ed. Blanc (G. Stern). — *Grand Duc*, par Lutin et Gloriole, à M. Caillault (J. Reiff). — *Fifre III*, par Gospodar et Fifine, à M. Michel Ephrussi (N. Turner).

Le départ du Prix Dollar (30.000 fr. — 3.000 m.).

C'est la première fois que se disputait cette épreuve nouvelle au programme de la Société d'encouragement. Gouvernant a triomphé très facilement, l'emportant d'une longueur sur Grand Duc, que suivait à trois longueurs Fifre II.



Le nouveau projet pour l'Exposition des Sports.

Ce nouveau projet serait situé au Point-du-Jour, et que nous soumettons en toute impartialité à l'appréciation de nos lecteurs.

1. L'autodrome. — 2. Les pelouses de football. — 3. La Galerie des Machines transformée. — 4. Le port des canots automobiles. — 5. L'aérodrome. — 6. Le manège. — 7. Le vélodrome. — 8. Le jeu de paume. — 9. Le stand de tir. — 10. Les courts de tennis. — 11. La pelote basque. — 12. Les terrains pour le polo.

UN NOUVEAU PROJET

pour l'Exposition Internationale et Spéciale des Sports et de l'Automobile

Historique de l'Exposition des Sports et de l'Automobile ⌀ L'Exposition aura-t-elle lieu ?
Les divers projets présentés ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

La Chambre des députés, après avoir pris la résolution de ne plus laisser organiser d'expositions universelles — celle de 1900 clôturant la série définitivement — résolut qu'il serait pourvu à leur remplacement par des expositions *spéciales* :

Elle vota que la première serait réservée aux Sports, la seconde au Travail, etc.

Une commission fut nommée pour l'organisation de ces deux premières expositions, celle des Sports demanda à la Ville de Paris l'ancien Champ de Mars, puis l'Esplanade des Invalides pour y établir l'exposition.

La Ville refusa ces deux emplacements.

Les esprits tranquilles en ont conclu de suite que l'Exposition des Sports n'aurait pas lieu. C'est aller un peu vite en besogne, et nous sommes loin de partager cette opinion.

Passons en revue rapidement les divers projets présentés, sans prendre parti nous les examinerons succinctement.

MM. Deglane et Lambert proposent d'établir l'Exposition sur l'ancien Champ de Mars.

M. Jousselin, conseiller municipal du XVI^e^ arrondissement, a déposé, de son côté, un projet dû à M. Nenot, membre de l'Institut, qui a étudié la conception d'une Exposition sur les terrains à provenir de la démolition des fortifications après leur déclassement à la porte des Ternes.

Enfin, nous donnons la reproduction de la perspective du projet conçu sur le nouveau Champ de Mars, au Point du Jour; nous extrayons de la notice rédigée par M. Joseph Dupont, auteur du projet les lignes suivantes :

« Au nouveau Champ de Mars, je rencontre 90 hectares disponibles, c'est-à-dire plus de quatre fois le Champ de Mars ancien.

« Cette surface me permet de disposer notamment un autodrome de 2 kil. 200 de ce circuit, un peu plus que celui de Morriss Park.

« D'autre part, la Seine, à cet endroit, a 170 mètres de largeur, 80 de plus qu'au pont d'Iéna, une ligne droite ayant plus de 2 kilomètres.

« Enfin, cet emplacement est situé de telle sorte que l'on peut rapidement et économiquement y amener et en emmener la foule. Chemin de fer de ceinture, 800 voyageurs par train; bateaux, 400; tramways électriques, à vapeur, et surtout les deux lignes métropolitaines qui aboutissent aux portes de l'Exposition. Celle d'Auteuil-Opéra, 15 minutes sans transbordement de l'Opéra à l'Exposition, et Montmartre-Porte de Versailles qui amènerait directement de l'autre côté de Paris les visiteurs.

« Quant au transfert de la galerie des Machines sur le boulevard Victor, je tiens à en donner les raisons : Aux termes de la convention de 1902 (passée entre l'Etat et la Ville) la galerie des Machines disparaît de l'ancien Champ de Mars, afin de dégager l'Ecole militaire; j'estime que cette galerie ne peut rendre de services que si elle est en bordure d'une large voie, devant *un vaste espace* et en communication directe avec des voies ferrées et fluviales. De plus, la galerie des Machines, reliée au port aérien projeté, constituerait pour les aéronautes un précieux abri, d'autant qu'il se trouverait au-devant d'un atterrissement de 90 hectares, constitué par le champ de manœuvre lui-même, etc. »

R. M.